

## Die Förderung der Landwirtschaft durch die Gütertarifpolitik der Deutschen Reichsbahn

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow (Hamburg)

Während die Einstellung der deutschen Landwirtschaft zur Entfernungsstaffel nicht einheitlich war, hat sich die Landwirtschaft seit der Verstaatlichung der deutschen Eisenbahnen einmütig zum Werttarifsystem bekannt. Das ist kein Zufall. Ein Vergleich der Güterklassifikation des Jahres 1885 mit derjenigen des Jahres 1913 zeigt, daß im Verlauf der Zeit zahlreiche Güter der Landwirtschaft in niedrigere Klassen abtarifert worden waren.

Vor dem ersten Weltkrieg lag das Schwergewicht der Hilfsstellung, die die deutschen Eisenbahnen der Landwirtschaft gewährten, beim Regeltarif. Sieht man von den praktisch auf Ostdeutschland beschränkten besonderen Ausnahmetarifen und den Ausfuhrtarifen ab, so spielten zur Zeit der Länderbahnen die Ausnahmetarife für Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft keine große Rolle. Die Zahl der allgemeinen Ausnahmetarife für land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse war im Vergleich zur Gegenwart außerordentlich gering. Wenn man von dem seit der Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen in die unterste Wagenladungsklasse des Regeltarifs übergegangenen Rohstofftarif (AT 2) absieht, so bestanden vor dem ersten Weltkrieg keine allgemeinen Ausnahmetarife für die Erzeugnisse der Landwirtschaft. Die Forstwirtschaft erfreute sich des Rohstofftarifs und des allgemeinen Holzausnahmetarifs (AT 1). Im übrigen waren von den allgemeinen Ausnahmetarifen noch der Kalitarif (AT 3) und der Düngekalktarif (AT 4) für die Landwirtschaft von Bedeutung.

### I.

Während vor dem ersten Weltkrieg der Normaltarif mit Ausnahme der allgemeinen Stückgutklasse, des Spezialtarifs III und des Viehtarifs ein Kilometer-tarif war, erfolgte nach der Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen die Ausdehnung des Prinzips der Entfernungsstaffel auf alle Klassen des Regeltarifs. Es kann nicht bestritten werden, daß sich die gesamte deutsche Landwirtschaft mit dem allgemeinen Übergang der Deutschen Reichsbahn zu dem System der Entfernungsstaffel abgefunden hat. Allerdings drängten der Verkehrsausschuß beim Deutschen Landwirtschaftsrat und die landwirtschaftlichen Vertreter im Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission 1926 bzw. 1927 auf eine Entlastung der Nahentfernungen. Daraufhin schlug die Deutsche Reichsbahn zur Verbilligung der Nahfrachten eine Ermäßigung der Abfertigungsgebühren vor. Die mit Wirkung vom 1. August 1927 erfolgte Wiedereinführung der Nahstaffel bei den Abfertigungsgebühren, die in erster Linie wegen der zunehmenden Kraftwagenkonkurrenz erfolgte, wurde aber so durchgeführt, daß sich die Begünstigung der Nahentfernungen bei den oberen Wagenladungsklassen ganz wesentlich stärker als bei den unteren Wagenladungsklassen auswirkte. Da die Mehrzahl der landwirtschaftlichen Produkte den unteren Wagenladungsklassen angehört, fühlte sich die Landwirtschaft durch die Neuregelung der Abfertigungsgebühren für die nahen Entfernungen benachteiligt.

Es ist kein Zweifel darüber, daß nach der Verreichlichung der deutschen Eisenbahn im Jahre 1920 bei der Einstufung land- und forstwirtschaftlicher Produkte und Produktionsmittel im allgemeinen nach den gleichen Gesichtspunkten wie bei der Klassifizierung des Reformgütertarifs verfahren wurde. Rein äußerlich unterschied sich, was die Zahl der Wagenladungsklassen anbelangt, der Regeltarif vom 1. Dezember 1920 nicht wesentlich vom Vorkriegsnormaltarif. Indessen brachte der neue Normaltarif für die Landwirtschaft den überaus wichtigen Fortschritt einer bedeutsamen Steigerung der Spannung zwischen der obersten und der untersten Wagenladungsklasse. Die Spannung zwischen den oberen und den unteren Wagenladungsklassen erfuhr in den folgenden Jahren dadurch eine weitere Verstärkung, daß bei den mit der fortschreitenden Geldentwertung notwendig gewordenen Tarifierhöhungen bei den oberen und unteren Wagenladungsklassen verschieden hohe prozentuale Zuschläge vorgenommen wurden. Die hierin zutage tretende starke Schonung der unteren Wagenladungsklassen wurde von der Landwirtschaft dankbar begrüßt. Wie sehr die Landwirtschaft von der Erkenntnis der großen Vorteile, die ihr in der Folge aus der Verstärkung des Werttarifsystems erwachsen mußten, durchdrungen war, geht daraus hervor, daß sie es war, an deren Widerstand die Bestrebungen der Deutschen Reichsbahn, anläßlich der 1924 gewährten allgemeinen Tarifiermäßigungen die Wagenladungsklassen A—D stärker und die Klassen E und F schwächer zu senken, scheiterten. Den Vertretern der Landwirtschaft gebührt darüber hinaus in erster Linie das große Verdienst, die geringen Frachterhöhungen der untersten Wagenladungsklassen verhindert zu haben, die von Vertretern der Deutschen Reichsbahn in den Jahren 1927 bis 1931 zum Zweck des teilweisen Ausgleichs der durch die einseitige Ermäßigung der oberen Wagenladungsklassen drohenden Einnahmeausfälle erstrebt wurden. Die Landwirtschaft hat auch den Übergang der unterschiedlichen Bemessung der Abfertigungsgebühren in den Wagenladungsklassen bei der Neuordnung des Normaltarifs im Jahre 1920 als für sie vorteilhaft gutgeheißen. Die seit 1927 erfolgte Abschwächung des Wertprinzips bei den Abfertigungsgebühren ist mit Recht von der deutschen Landwirtschaft bekämpft worden.

Die einmütige Einstellung der deutschen Landwirtschaft zugunsten der Verstärkung des Spannungsverhältnisses zwischen den oberen und den mittleren Wagenladungsklassen einerseits und zwischen den mittleren und unteren Wagenladungsklassen andererseits resultiert aus der bewußten Schonung der deutschen Landwirtschaft bei der Einstufung ihrer Güter in den Reichsbahngütertarif.

Nur sehr wenige Erzeugnisse der Landwirtschaft gehören den oberen Wagenladungsklassen an. So werden Butter, Käse, Eier, Milch, Fleisch und geschlachtete Tiere zur Wagenladungsklasse B befördert. In der Wagenladungsklasse C befinden sich u. a. Flachs und Hanf, Ölfrüchte und Olsaaten, sowie Samen und Sämereien. Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse, die lange Jahre hindurch entsprechend den Vorkriegsgepflogenheiten der Klasse C angehörten, wurden 1936 nach Klasse D abtarifert. Für landwirtschaftliche Maschinen, die ursprünglich der Klasse A zugewiesen waren, werden seit 1926 die Frachtsätze der Klasse C bezahlt.

Die große Masse der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, die zu Ernährungs- oder Futterzwecken dienen, sind in den beiden untersten Klassen F und G eingereiht. Von den Erzeugnissen, die nach Klasse F tarifieren, seien genannt: Gemüse, Gurken, Kohl, Pilze sowie die wichtigsten Futtermittel, wie Heu und Stroh, Häcksel, Lupinen, getrocknete oder gedörrte Kartoffeln zu Futterzwecken, Kleie, getrocknete und gedörrte Rüben zu Futterzwecken, getrocknete Rübenblätter, Mischfutter, Molken und Sauerfutter. Der untersten Wagenladungsklasse G gehören Kartoffeln, frische Rüben, Rübenblätter und Rübenschnitzel an.

In diese Klasse ist auch Stall- und Abtrittdünger eingereiht, während künstlicher Dünger im allgemeinen der Klasse F zugewiesen ist. Gebrannter Kalk zu Düngezwecken und Kalisalze mit einem Reingehalt von — bis zu 42% gehören der Klasse G an.

Für die Erzeugnisse der deutschen Forstwirtschaft kommen die Wagenladungsklassen E, F und G in Betracht. Während die Deutsche Reichsbahn Schnittholz und beschlagenes Holz zur Wagenladungsklasse E befördert, hat sie Stammholz (in der Regel 9—10 m lang) und Stangenholz in die nächst niedrigere Wagenladungsklasse F eingruppiert. Dieser Wagenladungsklasse gehören auch Eisenbahnschwellen und Telegrafstangen an. In der untersten Wagenladungsklasse (G) befinden sich Gruben- und Papierholz, Zelluloseholz sowie Prügel-, Rund- und Scheitholz (Brennholz).

Aus dieser kurzen Übersicht geht mit aller Deutlichkeit hervor, daß die Deutsche Reichsbahn die Landwirtschaft über das Mittel der Einstufung wesentlich stärker begünstigt, als es die deutschen Staatsbahnen vor dem ersten Weltkrieg getan haben. Sicherlich kam, ähnlich wie der allgemeine Übergang der Deutschen Reichsbahn zum System der Entfernungsstaffel, auch die verstärkte Anwendung des Werttarifsystems seitens der Deutschen Reichsbahn in erster Linie der ostdeutschen Landwirtschaft zugute. Dies deshalb, weil die Veredelungswirtschaft im Osten im Vergleich zu den übrigen Reichsgebieten relativ unbedeutend ist und ihr Schwergewicht beim Körner- und Hackfruchtbau liegt. Indessen wäre es ein Trugschluß anzunehmen, daß die Wertstaffel einseitig dem ostdeutschen Großgrundbesitz auf Kosten der bäuerlichen Wirtschaft zugute gekommen wäre. Auch die bäuerliche Veredelungswirtschaft wird durch die Eisenbahngütertarifpolitik außerordentlich gefördert. Soweit der Bauer auf den Zukauf von Futtermitteln angewiesen ist, hat er ein Interesse an der Wertstaffelung der Eisenbahngütertarife. Viel wichtiger ist aber der Umstand, daß die Deutsche Reichsbahn bewußt darauf verzichtet hat, den Wertgedanken bei der Tarifierung landwirtschaftlicher Erzeugnisse voll zu berücksichtigen. Das geht schon daraus hervor, daß die übergroße Zahl aller landwirtschaftlichen Erzeugnisse in die untersten Wagenladungsklassen eingruppiert ist. Anders als bei der Entfernungsstaffel kam es in bezug auf die Beurteilung der Wertstaffel daher zu einer Einheitsfront innerhalb aller Bezirke der deutschen Landwirtschaft. Mit lebhaftem Interesse verfolgte die deutsche Landwirtschaft die Neubildung der Nebenklassen und die Handhabung der Nebenklassenzuschläge. Vor dem ersten Weltkrieg kannte der Normaltarif im Rahmen eines reinen 10-t-Systems nur Nebenklassen mit einem Mindestgewicht von 5000 kg. Im Gefolge der Umstellung auf das 15-t-System ergab sich die Notwendigkeit der Bildung von zwei Nebenklassen. Der neue Normalgütertarif vom 1. August 1927 brachte eine starke Senkung der Nebenklassenzuschläge für die 10-t-Klasse. Zwecks Begegnung des Kraftwagenwettbewerbs senkte die Deutsche Reichsbahn am 1. November 1931 die Nebenklassen in wesentlich größerem Umfange als die Hauptklassen. Die Zahl derer, die nicht in der Lage sind, bei jeder Versendung die Sätze der 15-t-Hauptklassen auszunutzen, ist in der Landwirtschaft ganz besonders groß. Zahlreiche Erzeugnisse der Landwirtschaft haben ein derart großes Volumen, daß selbst großräumige Wagen oft nur 5000 kg fassen. Unter diesen Umständen fand die Neuregelung der Nebenklassenzuschläge in den Jahren 1927 und 1931 die volle Zustimmung der Landwirtschaft. Die Neuregelung des Normalgütertarifaufbaues, die zum 1. September 1940 erfolgte, führte zur Schaffung einer eigenen 5-t-Nebenkategorie für Güter der Wagenladungsklasse G, die bis dahin im Fall der Aufgabe von nur 5 t die Sätze der Nebenkategorie F 5 bezahlen mußten. Auch diese Maßnahme wurde gerade von der deutschen Landwirtschaft dankbar begrüßt. Die Deutsche Reichsbahn hat auch bei der Erstellung von allgemeinen Ausnahmetarifen zugunsten der Landwirt-

schaft weitgehend darauf Rücksicht genommen, daß viele ihrer Güter wegen ihres geringen spezifischen Gewichtes oder ihrer Sperrigkeit nicht in der Lage sind, das Ladegewicht der Wagen auszunutzen. Hiervon zeugen, um nur ein paar Beispiele zu nennen, die allgemeinen Ausnahmetarife 16 B 1, 16 B 5, 17 B 1, 20 B 1 und 20 B 2.

Bei der Frachtberechnung für anerkanntes Saatgut steht sich die deutsche Landwirtschaft insofern besser als vor dem ersten Weltkrieg, als heute nicht nur Getreide und Hülsenfrüchte, sondern auch Olsaaten und Kartoffeln als Saatgut Frachtermäßigungen genießen. Für Getreide und Hülsenfrüchte aller Art sowie für Lupinen, Olsaaten und Saatkartoffeln (Pflanzkartoffeln), sämtlich zur Verwendung als Saatgut im Deutschen Reich, wird die Fracht bei Aufgabe als Wagenladung nach den Sätzen der Klassen F, F 10 oder F 5 berechnet. Werden diese Güter als Frachtstückgut aufgegeben, so wird bei Getreide und Hülsenfrüchten sowie Saatkartoffeln die Fracht für 50% des wirklichen Gewichtes und bei Olsaaten diejenige für 70% des wirklichen Gewichtes berechnet.

## II.

Sehr viel stärker als in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg erfreut sich die deutsche Landwirtschaft des Genusses zahlreicher allgemeiner Ausnahmetarife. Dabei sei darauf hingewiesen, daß man, rein materiell gesehen, die allgemeinen Ausnahmetarife der Landwirtschaft als zum Normaltarif gehörig betrachten muß. Wenn man auch bei der Bildung des Normaltarifs im Jahr 1920 bestrebt war, die damals bestehenden allgemeinen Ausnahmetarife nach Möglichkeit abzuschaffen, so stellt sich doch sehr bald die Notwendigkeit heraus, nicht nur einen Teil der allgemeinen Ausnahmetarife zu übernehmen, sondern darüber hinaus ihre Zahl sogar noch zu vermehren. Das gilt ganz besonders von den allgemeinen Ausnahmetarifen zugunsten der Landwirtschaft.

Bei den folgenden zur Darstellung gelangenden allgemeinen Ausnahmetarifen handelt es sich um für das ganze Netz der Deutschen Reichsbahn geltende Ausnahmetarife. Von diesen allgemeinen Ausnahmetarifen, die für bestimmte Güterarten von und nach allen Stationen gelten, müssen die besonderen Ausnahmetarife, welche nur einzelnen Wirtschaftsgebieten zugute kommen, sorgfältig geschieden werden.

Es wurde bereits erwähnt, daß bei der Tarifreform am 1. Dezember 1920 die Güter des Rohstofftarifs AT 2 in die unterste Klasse des Normaltarifs aufgenommen wurden. Dasselbe gilt von den Düngemittelausnahmetarifen. Indessen blieben die Düngemittel nur kurze Zeit durch Ausnahmetarife frachtllich nicht begünstigt. Bereits am 15. Juli 1921 kam es zur Einführung eines allgemeinen Ausnahmetarifs für Düngemittel, der am 1. Oktober 1922 unter der Nummer 11 in den Reichsbahn-Gütertarif Heft C II übernommen wurde.

Von den zahlreichen Düngemittel-Ausnahmetarifen, die heute bestehen, hat wirklich entscheidende Bedeutung nur der AT 11 B 1 für Düngemittel zum Düngen im Deutschen Reich. Die Ermäßigungen, die er gegenüber den Sätzen des Normaltarifs gewährt, sind außerordentlich groß. So werden Kalisalze mit einem Reingehalt von höchstens 42% zu Sätzen befördert, die 38% unter denen der Regelklasse G liegen. Bestimmte Düngemittel des AT 11 B 1, zu denen auch Kalisalze bis 42% Reingehalt gehören, erfuhren seit dem 16. Mai 1937 eine weitere bedeutsame Herabsetzung der Frachtsätze, die gegenüber der Wagenladungsklasse G eine Ermäßigung bis zu 74% bedeutet. 1938 wurden nach dem AT 11 B 1 für Düngemittel (ohne Anhang) 14 886 666 t abgefertigt. Um den Gemüse- und Weinbaubetrieben den Bezug von Stalldünger zu erleichtern, und der Landwirtschaft den Absatz ihres überfälligen Düngers zu ermöglichen, gelangte mit Wirkung vom 1. August 1934 der AT 11 B 11 für Stalldünger zur Ein-

führung, der gegenüber der Regelklasse G bei Entfernungen von 1—399 km Ermäßigungen von 39 % aufweist.

Mit Wirkung vom 25. Februar 1925 wurde der AT 10 c für Brenntorf eingeführt, der unter der heutigen Bezeichnung AT 20 B 1 Frachtermäßigungen gegenüber der Wagenklasse G von 36 % und gegenüber der Klasse G 10 eine solche von 42 % aufweist. Für die Landwirtschaft ist von gewisser Bedeutung der AT 20 B 2 für Torfstreu und Torfmüll, der unter AT 10 a bereits am 1. April 1920 eingeführt wurde. Die Frachtermäßigung gegenüber der Wagenladungsklasse G beträgt 15 %. Die Nebenklasse 10 t erfreut sich sogar einer Ermäßigung von 22,7 %.

Nach der Stabilisierung der deutschen Währung wurde ein Nottarif, auch Lebensmittelnottarif oder Tarifverzeichnis 7 genannt, eingeführt, der zeitweilig bis zu 19 %, zuletzt allgemein 10 % Ermäßigung für verschiedene und im Laufe der Zeit wechselnd berücksichtigte Lebensmittel vorsah. Seit 1926 begann man diesen Lebensmittel-Nottarif durch Erstellung von allgemeinen Ausnahmetarifen zu ersetzen.

Von den wichtigeren, die Landwirtschaft betreffenden allgemeinen Ausnahmetarifen gelangte als erster am 15. März 1926 der AT 16 a für frische Kartoffeln zur Verwendung im Deutschen Reiche zur Einführung, der zunächst gegenüber der ermäßigten Stückgutklasse und der damals niedrigsten Wagenladungsklasse F Ermäßigungen in Höhe von 10 % brachte. Der heutige als AT 16 B 1 geführte allgemeine Ausnahmetarif für frische Kartoffeln gewährt gegenüber der Wagenladungsklasse G Ermäßigungen in Höhe von 28 %. Die Nebenklasse G 5 genießt sogar eine Ermäßigung von 31 %. Der AT 16 B 1 hat für die Landwirtschaft eine große Bedeutung. 1938 gelangten auf Grund dieses Tarifs 5 323 814 t frische Kartoffeln zum Versand. Bemerkenswert ist die hohe mittlere Versandweite für frische Kartoffeln. Sie betrug 1938 bei der Hauptklasse nicht weniger als 237 km.

Zwecks Förderung des Absatzes und Verwertung der nicht zur Ernährung verwendeten Kartoffeln wurde am 13. Mai 1926 der AT 16 c für gedörrte und getrocknete Kartoffeln eingeführt, der später die Bezeichnung AT 16 B 2 erhielt. Im Herbst 1938 gewährte dieser Tarif gegenüber der Klasse F des Regeltarifs Ermäßigungen in Höhe von 18 %. Am 1. Oktober 1940 wurde der AT 16 B 2 in den AT 19 B 2 eingearbeitet, der heute folgende Futtermittel umfaßt:

- getrocknete Schnitzel von Zuckerrüben,
- getrocknete Restrückstände der Gewinnung von Zuckerrübenkraut und Zuckerrübensaft,
- getrocknete Rübenblätter und Rübenköpfe,
- Viehzucker,
- getrocknete oder gedörrte Kartoffeln.

Dieser Tarif gilt, was getrocknete oder gedörrte Kartoffeln anbelangt, auch für solche zu Brennzwecken. Die Ermäßigungen gegenüber der Klasse F betragen 18 %.

Für frisches Gemüse bestand als Ersatz für den am 31. August 1932 aufgehobenen Nottarif seit dem 1. Dezember 1932 der AT 16 B 5 (frühere Bezeichnung AT 16 a). Gleichzeitig mit ihm gelangte der AT 16 B 6 (alte Bezeichnung AT 16 t) zur Einführung. Beide Tarife wurden mit Wirkung vom 1. Oktober 1940 zusammengefaßt, und zwar unter der Bezeichnung 16 B 5. Er enthält je eine Abteilung für Gemüse aller Art und für Rüben aller Art einschließlich Frühkartoffeln mit Kraut. Für Gemüse gewährt der Tarif eine Frachtermäßigung gegenüber der Klasse F 15 von 12,5 % und für die Nebenklassen von 19 %. Für Rüben usw. beträgt die Ermäßigung gegenüber der Klasse G 20 %. Auch dieser Tarif ist für die Landwirtschaft von großer Bedeutung.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1926 wurde der AT 19 B 1 (ursprüngliche Bezeichnung AT 16 f) für Heu und Stroh eingeführt. Seit dem 1. Oktober 1938 zählt die Landwirtschaft für die Beförderung von Heu und Stroh nur die Frachtsätze der Klasse G, was gegenüber der bisherigen Klasse F eine Ermäßigung von 21 % bedeutet.

Die gleichen Erwägungen, die für die früheren Staatsbahnen maßgebend waren, veranlaßten die Deutsche Reichsbahn zur gleichen Einstufung von Getreide, Hülsenfrüchten sowie Mühlenerzeugnissen in die Klasse C, der vor dem ersten Weltkrieg der Sp. T. 1 entsprach. Ursprünglich waren auch diese Güter durch den Nottarif begünstigt. Infolge der Abschaffung des Lebensmittel-Nottarifs ergab sich die Notwendigkeit der Einführung des allgemeinen Ausnahmetarifs 17 b, welcher am 1. Januar 1931 erfolgte. Auf seine Entstehung war auch die damalige Preissenkungsaktion der Reichsregierung von Einfluß. Der Tarif gewährte ursprünglich eine durchschnittliche Ermäßigung von 16,5 % auf die Sätze der Hauptklasse C. Die 5-t-Klasse wurde durch einen Zuschlag von 10 %, die 10-t-Klasse durch einen solchen von 5 % zu den Sätzen der Hauptklasse gebildet. Mit Wirkung vom 1. März 1933 wurde der Tarif, der inzwischen die Bezeichnung AT 17 B 1 erhalten hatte, auf die Sätze der Klasse D abgestellt. Die besondere Bildung der Nebenklassen wurde aber beibehalten. Im Herbst 1936 wurden Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse von C nach D abtarifert. Wegen der besonderen Bildung der Nebenklassen und mit Rücksicht auf die Freilassung der wichtigeren Lebensmittel vom 5 %igen Frachtzuschlag zu den Güterfrachten des Regeltarifs, der 1935 erfolgte, mußte indessen der AT 17 B 1 bestehen bleiben. Die Ermäßigungen, die dieser Tarif gegenüber der Klasse C bzw. der Klasse I aufweist, betragen:

	gegenüber C	gegenüber D
bei der Hauptklasse	20 %	5 %
bei der 10-t-Klasse	21 %	10 %
bei der 5-t-Klasse	24 %	13 %

Im Vergleich zu den übrigen Ausnahmetarifen für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse spielt der AT 17 B 1 eine überragende Rolle. 1938 hatte der 17 B 1 ein Verkehrsaufkommen von 6 568 992 t.

Zum Zweck der Unterstützung der deutschen Geflügelwirtschaft gelangte am 1. Juni 1933 der AT 18 B 16 für Eier (Handelsklasseneier) von und nach allen Bahnhöfen, und zwar sowohl für Wagenladungen wie für Stückgut zur Einführung. Der Tarif gewährte gegenüber den Stückgutfrachten und den Frachtsätzen der Klassen B, B 10 und B 5 eine Ermäßigung in Höhe von 28,6 %. Praktisch wurden sämtliche auf dem Bahnweg zum Markt gelangenden Eier zu Ausnahmefrachtsätzen befördert. Die mittlere Versandweite war 1937 mit 291 km bei der Nebenklasse 5 t, die für den Großteil der Versendungen in Frage kommt, recht hoch. 1945 wurde der AT 18 B 16 aufgehoben. Seitdem genießen Eier nur die Frachtermäßigungen des AT 18 B 15 für bestimmte Nahrungsmittel.

Zur Förderung der Versorgung der Städte mit Frischmilch und aus allgemein volkswirtschaftlichen Erwägungen führte die Deutsche Reichsbahn bereits am 1. Februar 1920 den AT 25 B 1 (alte Bezeichnung AT 25) ein. Er begünstigt nicht nur den Versand von frischer Milch und Magermilch sowie Buttermilch und Molke, sondern bezieht sich zugleich auf zurückgehende entweder mit Magermilch usw. gefüllte oder leere Milchgefäße. Der AT 25 B 1, welcher auf Entfernungen bis zu 600 km gilt, gewährt gegenüber den Frachtsätzen für Stückgut über 1 000 kg ohne Berücksichtigung der frachtfreien Beförderung der Verpackung für frische Milch Ermäßigungen von 30 bis 52 %. 1928 wurden fast 3 Mill. t zu diesem Tarif befördert.

1937 gelangte die „Frachtermäßigung Nr. D 8“ für die Beförderung von Flachs- und Hanfstengeln sowie von hieraus gewonnenen Pflanzenfasern zur Einführung. Inzwischen wurde dieser Tarif durch den AT 21 B 3 für Flachs und Hanf, Flachswerg und Hanfwerg, Flachsstengel und Hanfstengel, Grünfaser und Flockenbast ersetzt. Auf Grund dieses allgemeinen Ausnahmetarifs werden Flachs und Hanf zur Wagenladungsklasse E befördert, obwohl sie der Klasse C des Regeltarifs angehören. Beim Versand von Flachswerg und Hanfwerg berechnet die Deutsche Reichsbahn die Sätze der Klasse F statt diejenigen der Klasse D. Flachs- und Hanfstengel, die der Klasse F angehören, genießen, noch dazu bei Aufgabe von nur 5 t, eine Frachtermäßigung von 40 %.

1937 entschloß sich die Deutsche Reichsbahn zur Einführung allgemeiner Ausnahmetarife zugunsten von Holz der Wagenladungsklasse G. Am bedeutungsvollsten für die deutsche Forstwirtschaft ist in dieser Hinsicht der AT 1 B 34 für Grubenholz, der am 20. März 1937 erstellt wurde. Seit 1938 gilt er für alle Entfernungen ab 250 km. Die Ermäßigung gegenüber der Wagenladungsklasse G beträgt auf den ersten Entfernungsstufen nur wenige Prozent, steigt aber mit wachsender Entfernung bis auf 40,3 %.

Mit Wirkung vom 25. Oktober 1937 wurde die „Frachtermäßigung Nr. D 6“ für die Beförderung von Zellstoffholz eingeführt. Sie gilt für die Beförderung von Rund-, Prügel- und Scheitholz im Fall ihres unmittelbaren Versandes an Holzschleifereien oder Zellstoffabriken zur Herstellung von Holzschliff oder Holzzellstoff. Am 1. Oktober 1940 wurde die Frachtermäßigung D 6 durch den AT 1 B 21 für Zellstoffholz ersetzt. Er gewährt gegenüber der Wagenladungsklasse G eine Frachtermäßigung von 20 %.

Seit dem 1. Juli 1937 genießen Buchenholz (bis 1,5 m lang) und Kiefernholz (bis 2,5 m lang) zur Herstellung von Zellstoff für die Zellwollerzeugung eine Frachtermäßigung, welche, bei 135 km beginnend, zunächst bis zur Entfernungsstufe von 450 km zunimmt, und zwar von 5- bis auf 20 %, um dann langsam zu sinken, bis bei Entfernungen ab 600 km wieder die Sätze der Klasse G berechnet werden. Es handelt sich hierbei um den AT 1 B 20. Die gleiche Frachtbegünstigung weist der AT 1 B 23 für Buchenverkohlungs- und Kiefernverkohlungs- auf, welcher am 12. Juni 1939 alle bis dahin für den Versand von Buchenverkohlungs- und Kiefernverkohlungs- geltenden besonderen Ausnahmetarife ersetzte. Der AT 1 B 23 gilt von allen Bahnhöfen nach allen Holzverkohlungs- und Kiefernverkohlungs- werken. Für Holz der Wagenladungsklasse F bestehen zur Zeit keine allgemeinen Ausnahmetarife. Ebenso wenig wie Stammholz, soweit es nicht der Wagenladungsklasse G angehört, jemals in den Genuß allgemeiner Ausnahmetarife kam, haben für Schnittholz (Klasse E) jemals allgemeine Ausnahmetarife bestanden.

In den ersten Jahren nach der Stabilisierung der deutschen Währung hat die Landwirtschaft der Deutschen Reichsbahn wiederholt den Vorwurf zu hoher Tarife gemacht. Wenn seitdem die Klagen der Landwirtschaft über zu hohe Eisenbahngütertarife verstummt sind, und seit vielen Jahren Fragen der Eisenbahngütertarifpolitik in der landwirtschaftlichen Fachpresse nicht behandelt wurden, so hat dies seinen guten Grund. Es wurde schon darauf hingewiesen, daß die deutsche Landwirtschaft sich in bezug auf Einstufung ihrer Güter in den Regeltarif heute wesentlich besser stellt als vor dem ersten Weltkrieg. Ein Blick auf unsere Darstellung über die allgemeinen Ausnahmetarife führt aber zu der überraschenden Erkenntnis, daß der Normaltarif für die meisten landwirtschaftlichen Erzeugnisse eine völlig leere Form darstellt. Es gibt kaum ein landwirtschaftliches Gut der Wagenladungsklassen F und G, in die die große Mehrzahl der landwirtschaftlichen Erzeugnisse eingereiht sind, das nicht zu Sätzen allgemeiner Ausnahmetarife befördert wird.

Aber selbst landwirtschaftliche Güter der oberen Wagenladungsklassen erfreuen sich heute des Genusses allgemeiner Ausnahmetarife. So genießt, wie wir gesehen haben, die Position Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse, die an sich schon 1936 von der Klasse C nach D abtarifert wurde, den Vorteil eines allgemeinen Ausnahmetarifs, dessen Sätze, besonders was die Nebenklassen anbelangt, nicht unwesentlich unter denen der Wagenladungsklasse D liegen. Vor dem ersten Weltkrieg bestand kein allgemeiner Ausnahmetarif für Getreide und Mehl. Von den Gütern der Wagenladungsklasse B erfreuten sich Eier des Vorteiles eines allgemeinen Ausnahmetarifs mit beträchtlichen Frachtvergünstigungen. Von den wenigen landwirtschaftlichen Gütern, die der Wagenladungsklasse C angehören, werden Flachs und Hanf durch einen allgemeinen Ausnahmetarif begünstigt. Milch, für die nur der Stückgutverkehr in Frage kommt, wird bereits seit 1922 zu den sehr niedrigen Sätzen des AT 25 B 1 befördert, während für dieses Gut vor dem ersten Weltkrieg Stückgutfrachten bezahlt werden mußten.

Nicht unerwähnt bleiben soll, daß die wichtigsten Nahrungsmittel von der allgemeinen Sprozentigen Tarifierhöhung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1935 befreit blieben. Nachdem dieser Zuschlag in den Frachtsatzzeiger des Regeltarifs eingerechnet wurde, mußten daher für diese Güter, wie Butter, Käse, Fleisch usw. allgemeine Ausnahmetarife erstellt werden.

Immer wieder muß betont werden, daß es für landwirtschaftliche Erzeugnisse vor dem ersten Weltkrieg nur einen einzigen allgemeinen Ausnahmetarif, den AT 2, gab, welcher nach der Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen in die unterste Wagenladungsklasse des Regeltarifs überging. Demgegenüber stehen wir heute vor der Tatsache einer beträchtlichen Zahl von allgemeinen Ausnahmetarifen für Erzeugnisse der Landwirtschaft. 1926 gab es erst 4 allgemeine Ausnahmetarife, und zwar für Milch, frische Kartoffeln, gedörrte Kartoffeln und frischen Kohl. 1928 gelangte der AT 19 B 1 für Heu und Stroh zur Einführung. Die schwere Krise der deutschen Landwirtschaft, die sich 1932 ihrem Höhepunkt näherte, veranlaßte die Deutsche Reichsbahn in diesem Jahre zur Erstellung mehrerer allgemeiner Ausnahmetarife. In den folgenden Jahren hat die Zahl der landwirtschaftlichen allgemeinen Ausnahmetarife weiter zugenommen. Mehr noch als der günstigen Einstufung der Güter in den Regeltarif verdankt die deutsche Landwirtschaft den allgemeinen Ausnahmetarifen Eisenbahnfrachten, die im Vergleich zu denjenigen, die die deutsche Industrie zu zahlen hat, relativ niedrig sind. Auf die allgemeinen Ausnahmetarife ist es auch in erster Linie zurückzuführen, daß bis zur allgemeinen Anhebung aller Eisenbahngütertarife am 16. August 1948 um 40 % für landwirtschaftliche Erzeugnisse Frachtsätze gezahlt wurden, die selbst im Vergleich zur Zeit vor dem ersten Weltkrieg recht günstig waren.

Sehr vorteilhaft wirkte sich für die Landwirtschaft der Umstand aus, daß hier Produktion und Konsum nebeneinander stehen. Auf diesen wichtigen Gesichtspunkt hat Spieß hingewiesen. Die landwirtschaftliche Politik ist in der Tat „in erster Linie zu würdigen unter dem Gesichtspunkt der Sicherstellung und Hebung des menschlichen und tierischen Verbrauchs, der binnenländischen Ernährung. Ebenbürtig stehen in der Landwirtschaft Produktion und Konsumtion nebeneinander; ebenbürtig müssen sie auch in der Tarifpolitik gewertet werden.“<sup>1)</sup> Im Interesse der Vermeidung der Verteuerung der Lebenshaltung der breiten Massen des deutschen Volkes ebenso sehr wie in der Erkenntnis der Notwendigkeit der Existenzsicherung der deutschen Landwirtschaft war die Deutsche Reichsbahn bemüht, bei der Einstufung der landwirt-

<sup>1)</sup> W. Spieß, „Die besondere Bedeutung der Landwirtschaft für die Systematik der Eisenbahntarife“, Archiv für Eisenbahnwesen, 1936, Seite 81.

schafflichen Erzeugnisse in den Normaltarif häufig auf die Anwendung des Werttarifprinzips zu verzichten, und darüber hinaus zugunsten der Landwirtschaft zahlreiche allgemeine Ausnahmetarife zu erstellen. Da die Reichsbahn aber auf ihre Rentabilität bedacht sein mußte, subventionierte praktisch die Industrie die Landwirtschaft.

## III.

Es soll nunmehr an Hand von Frachtvergleichen gezeigt werden, in welchem großen Umfange die Landwirtschaft in der Vergangenheit durch die Gütertarifpolitik der Deutschen Reichsbahn begünstigt worden ist.

Vor dem ersten Weltkriege wurde **G e t r e i d e** zu den Frachtsätzen des Sp.T. 1 befördert. Die Streckenfracht betrug für Getreide auf Entfernungen über 100 km bei Aufgabe von 10 000 kg 4,5 Pfg. je tkm. Außerdem wurden als Abfertigungsgebühr 12 Pfg. je 100 kg berechnet. 1938 erzielte die Deutsche Reichsbahn aus dem AT 17 B 1 bei der Hauptklasse zu 15 t einen durchschnittlichen Frachterlös von 5,84 Pfg. je tkm. Die mittlere Versandweite betrug 113 km. Folgende Übersicht stellt Getreidefrachten der Jahre 1913 und 1947 für drei Entfernungen einander gegenüber (Gewichtseinheit 100 kg)

	200 km	400 km	600 km
1913	M 1,02	M 2,12	M 2,82
1947	RM 1,24	RM 2,09	RM 2,72

Setzt man 1913 gleich 100, so betrug die Fracht 1947 bei:

	200 km	400 km	600 km
	121,5	98,6	96,5

Bei einem Versand auf 101 km stellten sich 1947 die Beförderungskosten für Getreide um 26,3 % höher als 1913.

Auf Grund der Stufenstatistik erzielte die Deutsche Reichsbahn 1938 bei der Beförderung von frischen Kartoffeln zum AT 16 B 1 in der Hauptklasse einen durchschnittlichen Frachterlös von 1,91 Pfg. je tkm. Die mittlere Versandweite betrug im gleichen Jahre 237 km. Vor dem ersten Weltkriege kam für die Beförderung von frischen Kartoffeln der AT 2 in Frage, der auf Entfernungen bis zu 350 km einen Streckensatz von 2,2 Pfg. für einen tkm und eine Abfertigungsgebühr von 7 Pfg. je 100 kg vorsah. Dem Vergleich der 1947 gültigen Frachtsätze mit denen der Zeit vor dem ersten Weltkrieg dient die folgende Übersicht:

	101 km	200 km	400 km
1913	M 0,29	M 0,51	M 0,91
1947	RM 0,30	RM 0,50	RM 0,82
1913 = 100	103,5	98,0	90,1

Futtermittel tarifierten vor dem ersten Weltkrieg nach Sp.T. III bei einer Streckenfracht von 2,2 Pfg. bei Entfernungen von mehr als 100 km und einer Abfertigungsgebühr von 12 Pfg. je 100 kg. Die Durchschnittsfrachteinnahme der Deutschen Reichsbahn auf Grund des Futtermittelausnahmetarifs 19 B 2 betrug 1937 zur Hauptklasse bei einer mittleren Versandweite von 221 km 2,81 Pfg. je tkm.

## Frachtvergleich.

	101 km	200 km	400 km
1913	M 0,34	M 0,56	M 1,00
1947	RM 0,43	RM 0,71	RM 1,19
1913 = 100	126,5	126,8	119,0

Rüben tarifierten vor dem ersten Weltkrieg zu den Sätzen des Rohstofftarifs, heute dagegen zu denjenigen der Abteilung II des AT 16 B 5.

## Frachtvergleich.

	101 km	200 km	400 km
1913	M 0,29	M 0,51	M 0,91
1947	RM 0,34	RM 0,56	RM 0,92
1913 = 100	117,3	109,8	101,1

Ein Frachtvergleich für **G e m ü s e** ist deshalb schwierig, weil heute alle Gemüsesorten einheitlich nach den Frachtsätzen der Abteilung I des AT 16 B 5 tarifierten, während vor dem ersten Weltkrieg Gemüse sich in allen drei Spezialtarifen befand. Die meisten Gemüsesorten gehörten dem Sp.T. II an, einige, wie Salat und Kohlrabi, indessen dem Sp.T. I. Kohl wurde zu den Frachtsätzen des Sp.T. III befördert.

## Frachtvergleich.

gewöhnliches Gemüse 1913 Sp.T. II, 5-t-Ladung

	101 km	200 km	400 km
1913	M 0,62	M 1,12	M 2,12
1947	RM 0,59	RM 0,99	RM 1,65
1913 = 100	95,2	88,4	77,8

## Frachtvergleich.

Kohl (5-t-Klasse)

	101 km	200 km	400 km
1913	M 0,47	M 0,82	M 1,52
1947	RM 0,59	RM 0,99	RM 1,65
1913 = 100	125,5	120,7	108,6

**E i e r** befanden sich vor dem ersten Weltkrieg in der allgemeinen Wagenladungsklasse B, während Handelseier 1938 zu den Sätzen des AT 18 B 16 befördert wurden. Da nach der Stufenstatistik im Wagenladungsverkehr 80 % auf die Nebenklasse 5 t entfielen, wurden dem folgenden Frachtvergleich die Sätze für 5-t-Ladungen zugrunde gelegt.

## Frachtvergleich.

	101 km	200 km	400 km
1913	M 0,79	M 1,46	M 2,80
1947	RM 0,83	RM 1,42	RM 2,44
1913 = 100	105,0	97,3	87,2

Bemerkenswerterweise betrug 1937 die mittlere Versandweite für Handelseier auf Grund des AT 18 B 16 für 5-t-Ladungen 291 km und der Frachterlös der Deutschen Reichsbahn 5,78 Pfg. je tkm.

Auch der AT 25 B 1 für **M i l c h** erhielt überaus niedrige Frachtsätze. Bei einer Entfernung von 41 km stellte sich vor dem ersten Weltkrieg die Stückgutfracht auf 59 Pfg. für 100 kg. Auf Grund des AT 25 B 1 entstand 1947 beim Versand von Milch in der Entfernungsstufe 40 bis 41 km eine Fracht von 61 Pfg. je 100 kg.

Als letztes Beispiel sei noch ein Frachtvergleich für **S c h w e i n e** vorgenommen. Dieser Vergleich geht aus von der Fracht für 40 Schweine in den Jahren 1913 und 1947 (Schweine, das Stück über 75 kg schwer, der Klasse S—3, Stufe 40 des heutigen Tiertarifs).

	200 km	400 km	600 km	800 km	1000 km
1913	M 83,—	M 133,—	M 173,—	M 213,—	M 253,—
1947	RM 89,—	RM 151,—	RM 197,—	RM 225,—	RM 238,—
1913 = 100	107	114	114	106	94

Aus allen Beispielen geht klar hervor, daß 1947 die Eisenbahngütertarife für die wichtigsten Erzeugnisse der deutschen Landwirtschaft auch im Vergleich zur Zeit vor dem ersten Weltkrieg relativ niedrig waren. Dies bestätigt auch die folgende Übersicht, die einen Vergleich der Frachtsätze der Wagenladungsklassen des Regeltarifs (1947) mit denen der Zeit vor dem ersten Weltkrieg versucht, wobei die Frachten des Jahres 1913 mit 100 angesetzt wurden. Dabei wurden gegenübergestellt:

den Klassen des Vorkriegs-Regelgütertarifs

B B I II II III A.T. 2

die heutigen Klassen des Regelgütertarifs

A B C D E F G

Regelklasse	101 km	200 km	400 km	600 km
A	161,1	153,0	136,9	121,5
B	145,8	137,0	123,0	109,2
C	156,1	151,0	136,5	120,9
D	161,7	158,5	144,7	128,8
E	136,2	131,7	119,7	106,3
F	153,0	155,4	145,0	130,6
G	144,8	135,3	125,3	123,5

Selbst die Tarifikennziffer der Deutschen Reichsbahn für den Güterverkehr lag 1937 mit 128 (1913 = 100) im allgemeinen über dem Frachtindex für die einzelnen Erzeugnisse der Landwirtschaft. Es ist somit kein Zweifel darüber, daß die Landwirtschaft, was die Eisenbahnfrachten anbelangt, in der Vergangenheit besser gestellt war als die Industrie. Diese bewußte Begünstigung der Landwirtschaft durch die Reichsbahngütertarifpolitik war aber in jeder Hinsicht gerechtfertigt. Von jeher war die Arbeit der Landwirtschaft gegenüber derjenigen der Industrie unterbewertet. 1938 ergab sich als Index der Großhandelspreise für Agrarstoffe 107,2, für industrielle Fertigwaren 125,6 (1913 = 100). Unter diesen Umständen war die tarifliche Vorzugsstellung, welche die Deutsche Reichsbahn in von Jahr zu Jahr steigendem Maße der Landwirtschaft einräumte, eine volkswirtschaftliche Tat. Die Deutsche Reichsbahn hat über das Mittel der Gütertarifpolitik die deutsche Landwirtschaft in ihrem schweren Kampf um Wiederherstellung ihrer Existenz wirksam unterstützt.

Frachtvergleiche für Holz sind nicht so eindeutig, wie diejenigen für landwirtschaftliche Produkte. Recht günstiger Tarifverhältnisse erfreut sich Holz der untersten Wagenladungsklasse G, seitdem für diese kurz vor dem letzten Kriege verschiedene allgemeine Ausnahmetarife erstellt worden waren. Für Grubenholz und Zellstoffholz ergeben sich für das Jahr 1947 folgende Frachtindexziffern (1913 = 100):

	101 km	200 km	400 km	600 km
Grubenholz	144,8	135,3	105,5	88,3
Zellstoffholz	117,2	107,8	100,0	99,2

Da bei diesen Holzsorten die weiten Entfernungen überwiegen, konnte die deutsche Holzwirtschaft mit den Tarifen für Gruben- und Zellstoffholz durchaus zufrieden sein.

Allergrößtes Entgegenkommen erwies die Deutsche Reichsbahn der Landwirtschaft bei der Erstellung von Düngemitteltarifen. Düngemittel befanden sich vor dem ersten Weltkrieg im Rohstofftarif. Seit dem 15. Januar 1894 gab es einen allgemeinen Ausnahmetarif für Kali, dessen Sätze ganz wesentlich unter denjenigen des Rohstofftarifs lagen. Setzt man die Frachtsätze des Kalitarifs von 1913 mit 100 an, so erhält man, was das Jahr 1947 anbelangt, für Kalisalz mit einem Reingehalt von mindestens 42% folgende Frachtindexziffern:

101 km	200 km	400 km	600 km
44,8	41,2	40,2	44,7